AUTO magazin

Un tînăr vlăstar al industriei româneşti

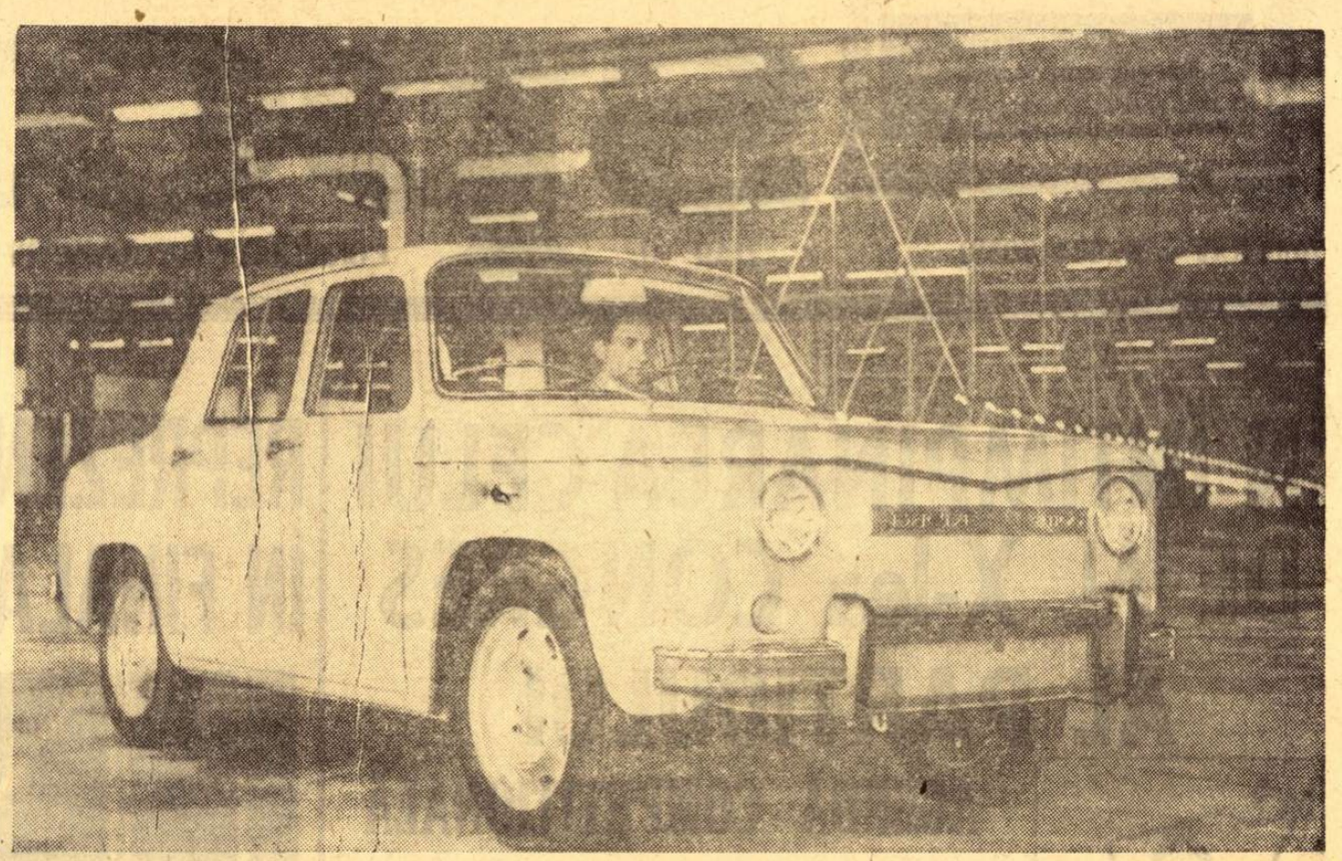
În lunga mea activitate de automobilist, care se întinde pe parcursul a peste patru decenii, am avut ocazia să conduc numeroase tipuri şi mărci de maşini. Am parcurs la volan, ca simplu automobilist sau în calitate de pilot de curse, o distanţă ce depăşeşte de multe ori lungimea liniei ecuatorului. Am concurat pe cele mai vestite circuite din Europa şi, adeseori, am învins trăind marea bucurie a victoriei, în lupta strînsă cu vestiţi aşi ai vitezei de peste hotare.

Dar maşinile pe care am alergat şi cu care am obţinut succese sportive erau de fabricaţie străină, pentru că pe vremea aceea ţara noastră nu avea o industrie proprie şi cu atît mai mult o industrie constructoare de maşini. Şi cît aş fi dorit în acei ani să ştiu că automobilul pe care îl conduc este fabricat în România, că pe lîngă numele meu, un nume de sportiv român, ziarele de pe continent adaugă şi o marcă de maşină românească! Acest lucru mi-ar fi făcut bucuria victoriilor mai deplină, mîndria naţională mai legitimă.

Au venit anii Eliberării. Ţara noastră, intrată pe făgaşul socialismului, a început să-şi dezvolte o industrie proprie. La Braşov, acolo unde sub vechiul regim cîţiva talentaţi constructori încercaseră zadarnic să făurească un automobil românesc, şi-au făcut apariţia două grandioase uzine: una de tractoare şi alta de autocamioane. Visurile mele de tinereţe, visurile tuturor, au început să prindă viaţă... Anul trecut, realizărilor obţinute sub conducerea partidului li s-a adăugat încă una de mare prestigiu: la Piteşti a intrat în funcţiune o nouă fabrică, iar pe şoselele patriei au început să alunece primele autoturisme româneşti.

Salut din toată inima acest tînăr vlăstar al industriei socialiste! Îi felicit pe iscusiţii noştri constructori de maşini şi le doresc noi succese în viitor.

Petre CRISTEA
campion şi recordman de automobilism



În viteza a treia

După doar doi ani de activitate, Automobil Clubul Român prezintă un bilanţ corespunzător tinereţii sale. Supunînd adesea asociaţia focului criticii, am fost întotdeauna animaţi de buna intenţie de a sprijini activitatea ei, oferindu-i ierba de sugestii a mai multor iubitori de automobilism, printre care unii cu o competenţă neîndoielnică. Firește că asemenea mănunchiuri de propuneri pot întregi, dar nu pot înlocui munca unui colectiv de activişti (limitaţi la rîndul lor de criterii de circumstanţă). După ce, o vreme, am numit treptele de viteză în care se lansa A.C.R. (fără a exclude marche-arrièrul!), iată că a venit timpul să consemnăm trecerea în viteza a treia.

Testările sumare, dar importante, la care sînt supuse maşinile la sediul central din Bucureşti; lărgirea ariei de asistenţă tehnică rutieră; apariţia unei reviste proprii; introducerea dispeceratului naţional pentru intervenţii (la telefonul interurban 40) etc. — iată cîteva din treptele progresului pe care-l realizează A.C.R. în beneficiul membrilor săi. După cîte sîntem informaţi, în curînd vor apare pe şoselele noastre peste 30 de autorutiere Renault, utilate modern, adesea mai bine chiar decît staţiile de service. Asemenea noutăţi — şi altele pe care le aşteptăm cu înfrigurare — sînt de natură să stimuleze aderarea în proporţie mai mare a posesorilor de automobile la A.C.R. (raportul actual de 20% fiind cu totul nesatisfăcător).

Acordînd atenţia noastră sportului automobilistic şi autoturismului, ne propunem să sprijinim în continuare eforturile A.C.R. sugerîndu-i acţiuni în care participarea ziarului SPORTUL poate fi utilă. Enumerăm acum cîteva dintre aceste sugestii, urmînd să le tratăm în extenso în numerele viitoare: organizarea unei „Zile a roţilor", înfiinţarea unui cabinet tehnic A.C.R.—„SPORTUL", constituirea unor cercuri pe mărci de automobile, tipărirea unor jurnale de bord-auto etc. Firește că asemenea propuneri întregesc planurile grandioase ale A.C.R., pe care figurează construcţia unui autodrom la Bucureşti, sau construcţia în comun a unor garaje pentru membrii asociaţiei.

vib

SPORTUL AUTOMOBILISTIC ÎN ASCENSIUNE

Sportul automobilistic are vechi tradiţii în România. Primii iubitori ai acestui sport de curaj s-au avîntat pe traseele de concursuri încă de la începutul secolului, făcînd cunoscut, şi pe această cale, numele ţării noastre. În decursul vremii, de pe meleagurile româneşti s-au ivit o serie de alergători de valoare în rîndurile cărora, la loc de cinste, se află un Papană, un Calcianu, un Cristea sau un Dumitrescu.

Vechile tradiţii automobilistice româneşti sînt cultivate astăzi şi ridicate pe o treaptă nouă, în condiţiile socialismului, de Automobil Clubul Român. Această largă organizaţie obştească şi-a înscris în planurile de activitate cultivarea gustului pentru automobil a membrilor săi, educarea lor tehnică, dezvoltarea sportului auto în ţara noastră, organizarea unor acţiuni turistice, strîngerea legăturilor prieteneşti cu cluburile similare de peste hotare.

La ora actuală, Automobil Clubul Român dispune de filiale în toată ţara, desfăşoară o susţinută activitate în cadrul sutelor de cercuri auto înfiinţate în întreprinderi şi instituţii. Miile de membri A.C.R. asistă la conferinţe şi filme de specialitate, participă la excursii în grup, beneficiază de asistenţă tehnică pe şosele, se bucură de o serie de facilităţi la ieşirile în străinătate.

De cîţiva ani, au renăscut la noi, cu deosebită vigoare, şi competiţiile automobilistice. În calendarul competiţional al Automobil Clubului Român figurează acum un campionat naţional de raliuri şi unul de viteză în coastă, iar în unele oraşe au început să se organizeze întreceri de viteză pe circuit. Totodată, ţara noastră găzduieşte sau participă la organizarea unor importante concursuri europene cum sînt: Raliul Balcanic, Raliul Dunării-Castrol, Turul Europei. La unele din aceste competiţii concurează şi echipaje româneşti. Piloţii noştri au intrat cu curaj în arena automobilistică internaţională şi primele lor rezultate sînt promiţătoare. Avem convingerea că ei vor şti să-şi facă şi mai viu simţită prezenţa în cursele la care iau parte, că se vor dovedi demni de condiţiile ce li se creează pentru a practica sportul volanului.

ing. Gh. NASTASESCU
consilier la Automobil Clubul Român

RALIUL DUNĂRII S-A ÎNCHEIAT

● Cîştigători neoficiali (la ora convorbirii telefonice) austriecii W. Pörtinger-H. Hartinger ● Din Praga şi Regensburg au plecat în cursă 34 de echipaje, la Braşov au ajuns numai 20 ● Două din echipajele româneşti au abandonat.

BRAŞOV, 2 (prin telefon). — Aşa cum prevăzusem, etapele şi probele speciale din România ale celei de a VI-a ediţii a **Raliului Dunării** au fost cît se poate de dificile. Din cele 28 de maşini intrate în ţară, pe la punctul de frontieră Borş, numai 20 au reuşit să ajungă cu bine, astăzi după amiază, la Braşov. Printre cei care au abandonat se numără şi echipajele româneşti M. Dumitrescu — P. Vezeanu şi E. Ionescu Cristea — Gh. Rotaru. Motorul maşinii condusă de Ionescu Cristea s-a blocat în proba de viteză Bicaz—Gheorghieni şi echipajul s-a răsturnat. Cei doi alergători n-au suferit însă nici măcar o zgîrietură. Ei şi-au continuat drumul pînă la sosire într-un automobil de asistenţă tehnică. Celălalt echipaj românesc a ieşit din cursă tot din cauza unei defecţiuni mecanice, fără urmări pentru concurenţi. Automobiliştii români C. Pescaru—H. Graef şi F. Popescu —V. Marin au sosit la Braşov cu puncte de penalizare. La aceasta au contribuit printre altele o serie de defecţiuni (mai ales la instalaţiile electrice ale maşinilor), precum şi dificultăţile traseului de care aminteam la început. Cele două echipaje merită însă, chiar şi în această situaţie, felicitări pentru faptul că au reuşit să încheie acest greu raliu internaţional, în care au capotat concurenţi cu mare experienţă competiţională şi dotaţi cu un material de cea mai bună calitate.

După rezultatele neoficiale pe care le avem, pînă la ora transmisiei telefonice, pe primul loc al acestei ediţii a Raliului Dunării se află echipajul austriac **W. Pörtinger—H. Hartinger**, care a concurat pe o maşină Porsche 911 T. În urma acestora se află A. Kaja —V. Dietmayer (Austria) — automobil BMW 2002 şi W. Wieltsching—W. Pucher (Austria)—automobil Renault Gordini 1300.

După sosirea la Braşov, concurenţii au luat parte la o ultimă probă de viteză în coastă desfăşurată pe serpentinele şoselei, care duce spre Poiana în faţa cîtorva mii de spectatori. Duminică va avea loc afişarea rezultatelor oficiale şi festivitatea de închidere a Raliului.

I. D.

PRECURSORI

● Primul român care s-a preocupat de construcţia automobilistică a fost Dumitru Văsescu. În timp ce se afla ca student la Paris (1880), el a conceput un vehicul, propulsat cu forţa aburilor, care a stîrnit multă vîlvă şi a fost considerat „cel mai perfecţionat automobil al epocii". În construcţia lui Văsescu se găseau întrunite principalele elemente constitutive ale maşinilor de azi.

● Traian Vuia a preluat ideea automobilului propulsat de forţa aburilor, aducînd elemente noi, deosebit de preţioase, în acest sens. Marele inventator şi pionier al aviaţiei mondiale a elaborat o serie de studii şi a făcut experienţe practice, montînd cunoscutul său „generator de abur" pe un şasiu Packard şi pe alte tipuri de autovehicule. Invenţiile sale au fost brevetate în Franţa şi Belgia.

● Henri Coandă, părintele aviaţiei reactive, construieşte în 1911 un vehicul aerodinamic, ce prefigura prin liniile sale elegantele limuzine actuale şi, mai ales, maşinile de curse. Profesorul inginer Aurel Persu susţine aceeaşi teorie a aerodinamicităţii caroseriei şi apoi lansează ideea automobilului de formă alungită, ca o jumătate de picătură de apă în cădere.

● În 1926, George Constantinescu, creatorul sonicităţii, a conceput un convertizor sonic mecanic, vestind transmisiile automate plasate pe automobilele moderne. Mai aproape de zilele de astăzi, au făcut în ţara noastră muncă de pionierat, în proiectarea de automobile, inginerii ca Radu Manicatide, Petre Carp, Radu Mărdărescu. Ideile şi năzuinţele acestor înaintaşi se împlinesc acum cînd industria românească a început să fabrice şi autoturisme.

ŢINTAŞUL DE IERI — CAMPIONUL VOLANULUI DE ASTĂZI

JACKIE STEWART

În automobilism, ca şi în pictură, muzică sau ştiinţele exacte, marile valori se ivesc rar. Epoca de pionierat a curselor a cunoscut doar două sau trei nume cu adevărat glorioase: Nuvolari, Caracciola, Varzi. Apoi s-a vorbit de Farina, de Fangio şi de Moss, pentru ca după anii '60 în constelaţia aşilor volanului să apară un luceafăr: Jim Clark.

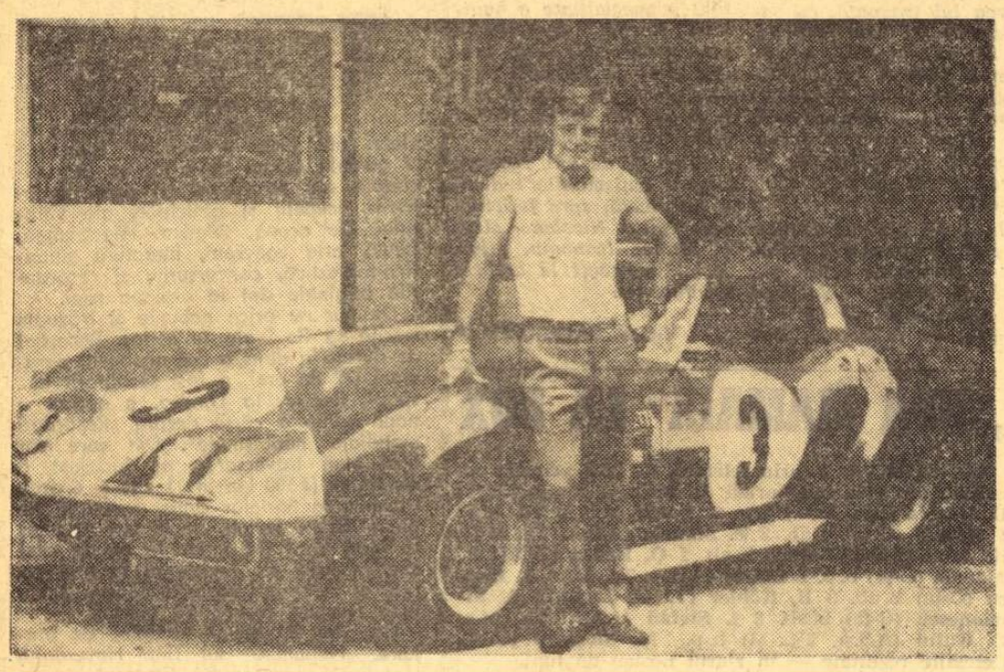
Dar acest scoţian modest şi teribil s-a stins prematur; la 7 aprilie 1968, el a dispărut într-o cursă banală pe circuitul de la Hockenheim, după ce bătuse toate recordurile de notorietate şi gustase, fără a se ameţi, din cupa celor mai mari succese. Firul piloţilor excepţionali se întrerupsese brusc, ziarele din întreaga lume declarau că în succesiunea automobiliştilor celebri s-a produs un hiatus. Penele cronicarilor clamau: cine va fi în stare să-l egaleze pe inegalabilul Jim? Brabham e prea bătrîn. Surtees a spus totul, Hill s-a plafonat, Hulme n-a putut face niciodată ceva măreţ, iar Beltoise s-a născut sub zodia mediocrităţii...

Şi, totuşi, miracolul s-a produs. Urmaşul lui Clark avea să vină de pe acelaşi pămînt, parcă predestinat în acest sens, al Scoţiei. Încă de acum doi ani, cînd marele dispărut îşi continua traiectoria sa de victorii, în dramaticele întreceri ale campionatului mondial un tînăr îşi făcea loc cu răbdare şi talent către primele rînduri. Numele lui era Jackie Stewart. De unde apăruse şi cine îi arătase drumul spre zenit?

Născut la Dumbarton, în apropierea Glasgowului, într-o zi de iunie a anului 1939, tînărul Jackie a făcut un popas în lumea ţintaşilor, devenind în scurtă vreme component de bază al echipei britanice de tir pentru J.O. de la Roma şi apoi selecţionat în lotul care avea să plece la Tokio. Dar, într-o primăvară, un prieten l-a invitat să se urce la volan şi acest gest i-a schimbat firul vieţii. Au urmat cursele de formula 3, primele succese, întîlnirea cu vestitul şef de echipă Ken Tirell, apoi întrecerile pentru campionatul mondial.

Acum Stewart s-a mutat în împrejurimile Genevei, unde locuieşte împreună cu soţia şi cei doi copii: Paul, de trei ani şi jumătate, şi Marc, de numai un an şi cîteva luni. De aici pleacă el spre marile circuite ale lumii şi tot aici se întoarce după victoriile care, în ultima vreme, au devenit o obişnuinţă a activităţii sale. În holul casei helvete pe care şi-a ales-o, cupele şi armele de tir stau tăcute, ca nişte simple amintiri. Ţintaşul de ieri a devenit, cunoscutul alergător de astăzi şi, poate, celebrul campion de mîine.

Dar de ce „poate"? Anul trecut Stewart a fost la un pas de titlul mondial, iar în acest sezon n-a pierdut decît un singur „Grand Prix". El conduce cu un apreciabil avans în întrecerea pentru titlul de cel mai bun pilot al lumii şi victoria supremă nu poate să-i mai scape. Nu, hiatusul nu s-a produs. Pe firmamentul automobilismului sportiv a apărut acel luceafăr care se apropie ca strălucire de strălucirea luceafărului Jim Clark. **(D.L.).**



Jean--Claude Killy în faţa unui Chevrolet-Corvette pe care-l pilotează

MIRAJUL VOLANULUI, TENTAŢIE IREZISTIBILĂ ÎN LUMEA SCHIULUI ALPIN

Mă aflam a doua oară la Val d'Isère, în Haute Savoie. Pe şoseaua care ducea la Col d'Iseran, spre vestitul ghetar Pissaillas unde se schiază 365 de zile din 365, schimbările de rampă şi serpentinele suspendate peste deschideri abisale, impuneau şoferului adevărate acrobaţii, spre deliciul pasagerilor, în majoritate schiori. Închipuiţi-vă o şosea suspendată pe versantul stîncos care domină Bustenul şerpuind spre Caraiman. Din cînd în cînd, maşini mai puternice ne depăşeau, strecurîndu-se cu o abilitate care ar fi stîrnit admiraţia oricărui as al volanului. Priveam cu uimire la un joc dezinvolt în care pericolul, adesea prezent, alteori căutat, era sfidat conştient, maşinile rulînd cu supleţe şi eleganţă. Recunoşteam în cei de la volan pe unii membri ai echipei franceze de schi, petrecuţi de strigătele vesele şi încurajatoare ale cunoscutului „Allez France!" La prima curbă dispăreau într-un nor de zăpadă pulverizată, apoi imaginea se înlocuia estompată de zare, pe ecranul imaginaţiei revăzîndu-i pe schiuri, în aceeaşi coborîre vertiginoasă ca într-un film fantastic...

Cei din preajma mea comentau cu aprindere peripeţiile lui Killy şi ale celorlalţi membri ai clanului francez care, înlocuind zăpada cu asfaltul, descopereau o nouă pasiune: automobilismul, semănînd o adevărată panică în rîndul celor pentru care amintirea regretatului Henri Oreiller era atît de vie.

Abia acum aveam să înţeleg că exodul schiorilor spre automobilism decurgea firesc dintr-o corespondenţă a celor două sporturi, atît de plastic reliefată de Jean Francis Held: „În coborîre, schiorul este totul: pilot şi vehicul, frînă şi volan, cap şi picioare".

Cînd Killy cîştiga alături de Bernard Cahier — la prima sa participare la o mare probă automobilistică — cursa de la Targa Florio în Sicilia (72 km şi 709 viraje, în mai 1967), la categoria „grand tourisme", lăsînd în urma sa aşii profesionişti Maglioli, Buchet, Hanrioud, toată lumea a fost de acord în a aprecia că acuitatea sa vizuală în alegerea liniei, memoria infailibilă a reperelor, arta de a plasa roţile aşa cum aşează schiurile, simţul terenului, sîngele rece şi reflexele rapide erau calităţile pe care Killy le transfera din schi.

Prezenţa unui schior în cursele automobilistice de amploare nu era un fenomen singular, căci mirajul marilor satisfacţii date de euforia vitezei şi joaca cu nepreve-

zutul captivase şi pe alţii. Abia uns campion olimpic în 1948, Henri Oreiller abandonează schiul pentru automobilism. După 3 ani de experienţă în diferite raliuri, la bordul unui Alfa Romeo, făcîndu-şi cu greu loc printre profesioniştii volanului, dar anunţînd un mare talent, inelul de la Monthléry (un obstacol mai puţin impresionant decît „zidul vrăjitoarei" al pistei de schi de la Piz Nair — St. Moritz, pe care-l coborîse cu atîta dezinvoltură în cursa care-l consacra campion olimpic) avea să-l stopeze definitiv.

Toni Sailer, eroul Jocurilor Olimpice de la Cortina d'Ampezzo (1956), după ultimele succese repurtate în 1958 la Badgastein, încurajat de firma Mercedes, încearcă marea aventură a celor patru roţi pe pista de la Monza, fără însă a cunoaşte succesul. O renunţare prematură, de vreme ce revine, după 11 ani, cu ocazia „Memorialului Jim Clark" pe circuitul de la Hockenheim. Sau, o dată spulberat „mitul Sailer" din schi de către vulcanicul Killy, încearcă o confruntare directă cu el pe asfalt? Ar fi senzaţional!

Nici Jean Vuarnet, campion olimpic la coborîre în 1952, nu a fost străin de pasiunea pentru sporturile cu motor şi puţin a lipsit ca el să se consacre automobilismului, după ce „tocase" peste 300 000 km pe şoselele de munte şi schimbase 17 maşini. S-a oprit la timp?

În 1964, o idee a lui Guy Périllat prinde aripi. Tot lotul de schi alpin francez, fete şi băieţi, îşi dă anual un rendez-vous prietenesc, în luna iunie, la raliul Clusaz-Bendor. O întîlnire cu totul originală, unde alături de o serie de întreceri, o cursă de coastă pe maşini trezeşte un entuziasm de nedescris. Iată-i aşadar la volan pe Christine şi Marielle Goitschel, Annie Famose, Ingrid Laforgue, Killy, Moduit, Périllat şi toţi ceilalţi colegi ai lor. A fost un punct de plecare în descoperirea unei noi vocaţii pentru Killy şi poate şi pentru alţii? De ce nu!

Anul 1968. Killy se retrage din arena sportivă în plină glorie, după ce îşi adjudecase 3 titluri olimpice şi avusese alte răsunătoare succese care făcuseră din el cel mai prestigios schior al tuturor timpurilor. O făcea deliberat, după o matură chibzuinţă, dînd curs unei pasiuni născută încă de cînd era copil, cînd motocicleta tatălui său îl purta vijelios pe serpentinele drumurilor de munte din preajma Val d'Isèrului. Mai apoi, în timpul marilor probe automobilistice de munte, raliul „Mont Blanc" şi „Cupa Alpilor" — tremurînd de frig şi de emoţie la trecerea bolizilor ale căror roţi scrîşneau în derapaje şi-i excitau nările cu mirosul gazelor arse, îşi dorea să poată pilota cîndva o asemenea maşină. Evenimentele se precipită.

Visul începe să se materializeze: cîteva maşini de serie îi pun la încercare calităţile. Pasiunea prinde aripi. După C.M. de la Portillo, prietenul său Bernard Cahier îi înlesneşte un prim contact cu pista, pe circuitul de şcoală Riverside din S.U.A. La bordul unui Mustang, rezultatul obţinut este mai mult decît încurajator. Aşadar, se poate! Apoi succesul irupe spontan în circuitul sicilian Targa Florio. Hotărîrea fusese luată. Dar, olimpiada era încă la orizont, iar ambiţiile în schi nu fuseseră încă satisfăcute pe deplin. Apoi capitolul schi s-a încheiat.

Părăsirea schiului în favoarea automobilismului a fost viu comentată şi continuă încă să facă obiectul multor discuţii. Se pune totul pe seama imposibilităţii de a rezista tentaţiei sumelor fabuloase care i se ofereau. Este şi aceasta o realitate pe care nici chiar el nu o contestă. Dar au fost şi alte motive. Să-l lăsăm pe Killy să se explice:

„Tot aurul din lume nu va putea să înlocuiască ceea ce eu abandonez. Eu nu am atins încă în cursă perfecţiunea absolută. Aş putea obţine şi mai mult. Mi s-a spus adesea că nu-mi mai rămîne nimic de dovedit după Grenoble, este pentru că am dorit să cuceresc „Cupa lumii" două sezoane consecutiv şi să dobor „mitul Sailer". Am cîştigat acest pariu. Însă acesta va fi ultimul în domeniul schiului. Eu nu-mi mai aparţin.

Nu mă mai pot prepara în linişte, să mă concentrez, să alerg ca înainte. Nu mai am de ales. Trebuie să mă ogresc. Lucrurile nu pot merge la infinit. Deoarece este mai greu să rămîi primul, decît să devii. Şi apoi o altă pasiune s-a născut. Voi încerca la volan din nou să mă bat şi să cîştig".

Teamă de insucces, nestatornicie sau temperament? De altfel, Killy a fost dintotdeauna un „răzvrătit". Este în această hotărîre multă înţelepciune, căci în sport, ca şi în viaţă, cine nu ştie să se oprească la timp suferă consecinţele. Sacrificiul sportiv al lui Jean-Claude este încă o dovadă a marii sale personalităţi.

A trecut un an şi lumea sportivă aşteaptă cu nerăbdare o ştire care să anunţe prezenţa lui la startul curselor automobiliste. Am crezut că va concura la vestitul raliu „Monte Carlo" sau la cele „24 ore ale circuitului de la Le Mans". Nu a făcut-o, dar, cu siguranţă, se pregăteşte.

Va rămîne Killy necunoscutul de mîine care va trăi numai în legendă? Va reuşi el să realizeze ceea ce nici un schior alpin, aureolat pe pîrtiile albe, nu a obţinut pe asfalt: consacrarea definitivă, în măsură să-l situeze în galeria marilor aşi ai volanului, alături de Ascari, Farina, Fangio, Moss, Castellotti, Clark, Stewart? Nimic nu ne împiedică să întrevedem aceasta, pentru că, de fapt, la volan Killy... schiază!

Ion MATEI